Die gemeinwirtschaftliche Bedeutung der Straßenbahnen

Grundsätzliches zum Problem der Unternehmungsform

Auszug aus einer Schrift zur Erlangung der Würde eines doctor rerum politicarum bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von
Bruno Wenzel

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau
Berichterstatter:
Professor Dr. O. von Zwiedeneck-Südenhorst.

Diss. Breslau

Straßenbahnen bei ihrem Aufkommen zunächst nur von privaten Unternehmern gebaut und in Betrieb genommen.

Gegen eine Betätigung der Kommunen sprachen: 1) die Auffassung des ökonomischen Liberalismus, 2) die mangelnde Erfahrung auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens und 3) die damalige finanzielle Lage der Städte.

Erst zu Beginn der 1890er Jahre setzt die Kommunalisierung privater Bahnen und der Bau regieeigener ein. Die Gründe: 1) die guten Erfahrungen der Privatbahnen sowohl in technischer als finanzieller Hinsicht, 2) das Streben, sich Einnahmequellen zu schaffen, 3) das Streben nach Einheitlichkeit der Straßenverwaltung und 4) der Umschwung der wirtschaftspolitischen Ideen. Uebernahme von Monopolbetrieben.

Tatsache, das beide Unternehmungsformen, der Privat- wie der Kommunalbetrieb, heftigen Angriffen ausgesetzt waren und sind, führt zu der Frage nach der Bedeutung der Straßenbahnen, um hieraus die an die zweckmäßigste Unternehmungsform zu stellenden Anforderungen abzuleiten.

Beiden Unternehmungstypen haften schwerwiegende Mängel an, gleichwohl entspricht der Bedeutung der Straßenbahnen nur der Kommunalbetrieb, freilich nur unter formaler Anpassung an die Forderungen kapitalswirtschaftlicher Rationalität. (Einleitung.)

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Straßenbahnen. Die Notwendigkeit der Straßenbahnen ist bedingt durch das Anwachsen der Städte. Großstadt- und Citybildung. Aenderung der Organisation und Technik der Produktion. Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte. Bewältigung des Verkehrs nur durch schnell fahrende Massenverkehrsmittel. Wegen der Massenhaftigkeit und Kontinuierlichkeit des Verkehrs kommen in erster Linie die billigen Straßenbahnen in Betracht. Unterscheidung in notwendigen und freiwilligen Verkehr. Demgemäß verschiedene Bedeutung der Verkehrsleistungen der Straßenbahnen. Im allgemeinen Förderung der Wirtschaft der zunächst Beteiligten und darüber hinaus der ganzen Volkswirtschaft. (Kap. 1. und 2.)

Besonders wichtige Aufgaben der Straßenbahnen als Instrument der städtischen Boden- und Wohnungspolitik. Mit ihrer Hilfe Beschleunigung der Ueberführung landwirtschaftlichen Bodens

in Baugrund. Lenkung der Nachfrage nach den Gegenden billigsten Baugrundes. Paralysierung der grundrentensteigernden Wirkung der Straßenbahnen durch allseitigen Ausbau des Netzes. Durch Konkurrenz daher billiger Boden in allen Stadtteilen. Verhinderung einer Monopolstellung der Bodenbesitzer. Im Inneren der Stadt Verzögerung des Anwachsens der Grundrente durch Eliminierung eines Faktors auf seiten der Nachfrage, der Wohnungsuchenden, die dank der günstigen Verkehrsverbindungen die entfernteren Stadtteile aufsuchen können. Dadurch auch den minderbemittelten Schichten die Möglichkeit eines hygienischen und billigen Wohnens in den Außenbezirken gegeben. Straßenbahnen Voraussetzung jeder städtischen Siedelungspolitik. (Kap. 3.)

Demnach hervorragende gemeinwirtschaftliche Bedeutung der Straßenbahnen. Frage, ob Privat- oder Kommunalbetrieb dieser am besten gerecht wird?

Die ersteren lediglich privatwirtschaftliche Kapitalsanlagen, die Prinzipien der Geschäftsführung also eindeutig bestimmt. Das Streben nach möglichst hohen Gelderträgen noch gesteigert durch den Zwang zu Leistungen an die Wegeunterhaltspflichtigen und das im Vergleich zu Kommunalbetrieben höhere Steueraufkommen. (Kap. 4.)

Bei letzteren die Art der Betriebsführung letzten Endes vom Willen der Stadtvertretung abhängig. Drei Möglichkeiten: 1) Zuschuß-, 2) Kostendeckungs-, 3) Ueberschußbetrieb. Zu 1: Nicht gerechtfertigt, da die Straßenbahnen nicht nur notwendigem oder wünschenswertem Verkehr dienen. Wohlhabende Benutzer. Nur in finanzkräftigen Gemeinden möglich. Zu 3: Verleitet zu übertrieben fiskalischer Betriebsführung. Erträgnisse bisher gering. Zu 2: Entspricht am besten den Aufgaben der Straßenbahnen. Ueberschüsse nicht an Stadtkasse, sondern Ansammeln starker Reserven für weiteren Ausbau. Oberstes Prinzip der Geschäftsführung: Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgaben bei höchster Oekonomie im Betriebe. (Kap. 5.)

Mängel beider Formen:

Bei Privatbahnen wegen ihres kapitalistischen Charakters genügende Wahrung der öffentlichen Interessen nicht möglich. Verträge versagen hier, da keine Voraussicht aller künftig eintretenden Fälle. Nur Gewinnbeteiligung der Kommunen erreichbar. (Kap. 6.)

Beim Kommunalbetrieb rationelles Wirtschaften behindert durch verwaltungs- und etatsrechtliche Hemmungen. Schädliches Hervorkehren politischer Gesichtspunkte. Daher unter Festhalten am Kommunalprinzip die Annahme der Formen kaufmännisch freier Geschäftsgebahrung zu fordern. (Kap. 7.)

Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung Notbehelf. Motive für Umwandelung kommunaler Straßenbahnen in G. w. U. Grundsätzlich abzulehnen, da durch Beteiligung von Privatkapital die obersten Grundsätze der Betriebsführung verschoben. Zudem überflüssig, da keine Propaganda. Absatz und Preise rel. konstant. Zweckmäßigste Unternehmungsform: Die Frei-Gemeinunternehmung. Privatrechtsform. (Aumund, Devin) Materiell kommunal, formell privat. Vereinigung der Vorzüge der privaten und der rein gemeinwirtschaftlichen Unternehmungen. Möglichkeit der Umwandelung nach den Verschriften des öffentlichen Rechts. Keine Rückwärtsrevidierung. Im Gegenteil bessere Gewähr für Wahrung der Gemeindeinteressen, als bei reinem Kommunalbetrieb. (Kap. 8.)